



L'Association canadienne des constructeurs de véhicules
170 Attwell Drive, Suite 400
Toronto ON M9W 5Z5



La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec

Enregistrée selon ISO 9001:2008

140, Grande Allée Est, bureau 750
Québec (QC) G1R 5M8

Le 16 mars 2015

Monsieur Pierre Arcand
Ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles
5700, 4^e Avenue Ouest
Bureau A-301
Québec (Québec) G1H 6R1

Objet : Politique énergétique du Québec 2016-2025

Monsieur le Ministre,

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) et la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ) sont heureuses d'avoir l'occasion de faire part de leurs observations dans le cadre des consultations qui mèneront à la politique énergétique 2016-2025 du Québec. L'ACCV est l'association industrielle nationale qui représente les principaux constructeurs de véhicules du Canada, soit FCA Canada Inc., Ford du Canada Limitée et General Motors du Canada Limitée. La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ) représente plus de 820 concessionnaires de véhicules neufs au Québec.

Nos commentaires portent sur les enjeux les plus pertinents du document de consultation pour notre industrie, le secteur des transports et les utilisateurs de véhicules. Premièrement, nous constatons que le Québec maintient des objectifs ambitieux d'efficacité énergétique et de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Pour être efficaces dans ces domaines, les politiques publiques devront s'appuyer sur une bonne compréhension des besoins de transport des consommateurs et allier des programmes conçus pour soutenir et accroître la demande de technologies écoénergétiques de véhicules répondant à tous les besoins de transport des consommateurs.

Résumé du mémoire

Les technologies automobiles progressent à un rythme sans précédent, et des véhicules plus propres et plus efficaces sont mis en marché en nombre sans cesse croissant.

- Les nouveaux véhicules sont très propres au chapitre des émissions de polluants à l'origine du smog et, d'ici 2025, ne produiront à peu près plus d'émissions de ce genre.
- La nouvelle réglementation sur les émissions de GES des véhicules légers et des véhicules lourds stimulera l'adoption de véhicules produisant moins d'émissions de GES, de sorte que le parc de véhicules légers ne produira plus que la moitié des émissions de GES actuelles en 2025.
- Certaines possibilités pourraient être saisies afin de retirer de la circulation les véhicules plus anciens et d'accélérer l'adoption de véhicules dotés de technologies avancées en matière

d'émissions de polluants à l'origine du smog et de GES, ce qui améliorerait considérablement l'environnement.

- - L'électrification des transports est un approche qui peut être bénéfique tant sur le plan des émissions de GES que de polluants à l'origine du smog. Les véhicules électriques demeurent considérablement plus coûteux, et les consommateurs doivent être en mesure de juger quel choix de véhicule représente le meilleur rapport coût-efficacité en fonction de leurs besoins.
- De nombreux gouvernements ont adopté des politiques et des mesures afin d'inciter les consommateurs à choisir des véhicules rechargeables, d'en rendre l'usage plus commode et d'en abaisser le coût, et ont ainsi obtenu de meilleurs taux d'adoption.
- Au Québec, la vente de véhicules rechargeables progresse constamment, et cette croissance devrait se poursuivre grâce à la hausse de nouveaux modèles offerts sur le marché.

Stratégie de durabilité et d'électrification des transports

Tous les constructeurs de véhicules continuent de collaborer avec le gouvernement du Québec afin de soutenir l'atteinte des objectifs du plan d'action sur les changements climatiques, de l'électrification des transports et de la réduction des émissions de GES des véhicules.

D'ailleurs, l'amélioration de l'efficacité énergétique et de la réduction des émissions de GES des véhicules est dans l'intérêt de tous, partout au monde. Comme ils l'ont fait jusqu'ici, les constructeurs de véhicules continueront donc de prendre des mesures énergiques afin d'améliorer l'efficacité et de réduire les émissions de leurs véhicules. La concurrence est vive, et l'importance de devancer les concurrents joue fortement dans leurs efforts de développement de technologies et d'innovation pour lancer des véhicules offrant des technologies de pointe en matière d'efficacité énergétique, d'économie d'essence et de carburants de remplacement.

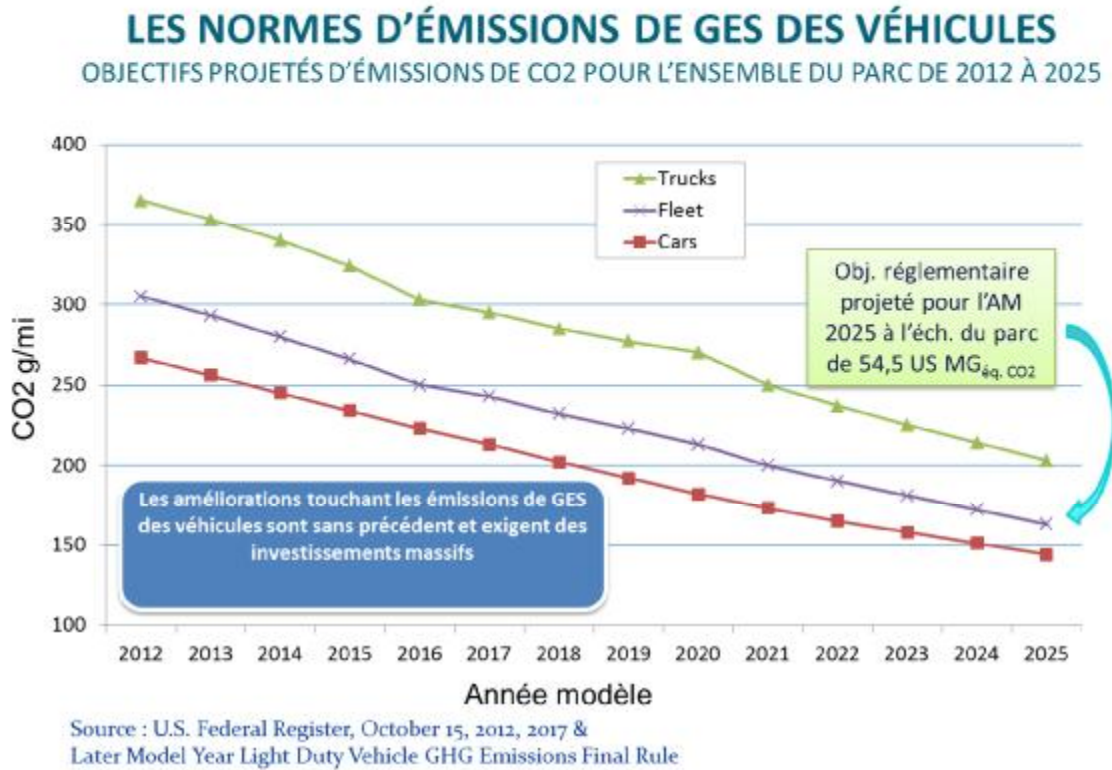
La réglementation sur les émissions de GES des véhicules légers et le développement et l'adoption de véhicules dotés de technologies avancées

Comme vous le savez, l'industrie automobile du Canada est soumise à une réglementation fédérale exigeant la réduction des émissions de GES des véhicules des années de fabrication 2011 à 2016 de toute la gamme de voitures de tourisme et de camions légers. Cette réglementation très rigoureuse a été adoptée de façon harmonisée avec les États-Unis, établissant ainsi une seule norme pour l'Amérique du Nord (la Californie y comprise) avantageuse tant pour l'environnement que pour les consommateurs. Subséquemment, le gouvernement du Québec a été bien avisé d'accepter ce cadre réglementaire comme assurant la conformité à sa réglementation. Le Canada et les États-Unis ont maintenant mis en œuvre la deuxième phase de normes encore plus strictes sur les émissions de GES pour les véhicules des années de fabrication 2017 à 2025.

Afin de se conformer à ces nouvelles normes plus rigoureuses que jamais auxquels seront soumis les véhicules 2017 à 2025, les constructeurs de véhicules devront consacrer une somme estimée à 200 milliards de dollars US pour le développement de technologies avancées de réduction des émissions de GES. Ils devront s'attaquer à plusieurs fronts technologiques à la fois, et durant cette période où apparaîtront rapidement de nouvelles technologies de réduction des GES, les véhicules électriques occuperont une place de plus en plus grande. Par suite de l'amélioration sans précédent de 3 % à 5 % exigée d'une année à l'autre des véhicules légers d'année de fabrication 2025, ces véhicules devraient consommer environ la moitié du carburant et produire la moitié des émissions de GES des modèles 2010. Pour la période commençant avec l'année de fabrication 2011, il en résultera une réduction cumulative estimée des émissions du parc de véhicules légers de 254 mégatonnes (Mt) d'équivalent dioxyde de carbone (eCO₂), comme le montre la figure 1 ci-

dessous. Afin d'avoir une idée de l'ampleur de l'amélioration, mentionnons que l'amélioration exigée d'une année à l'autre en vertu de la réglementation antérieure était de 1,1 % à 1,3 % en moyenne.¹

Figure 1



Bien entendu, ces nouvelles technologies auront un coût. La U.S. Environmental Protection Agency (EPA) a estimé l'augmentation moyenne du coût par véhicule qui en résultera (technologies diverses) comme suit :

Pour les véhicules des années de fabrication 2012 à 2016² :

TABLE I.C.2-6—EPA'S ESTIMATED INCREMENTAL INCREASE IN AVERAGE NEW VEHICLE COST
[2007 dollars per unit]

	2012	2013	2014	2015	2016
Cars	\$342	\$507	\$631	\$749	\$869
Trucks	314	496	652	820	1,098
Combined	331	503	639	774	948

Elle a aussi estimé les coûts qui s'ajouteront au-delà de 2016 pour les modèles des années de fabrication 2017 à 2025³ :

¹ Rapport de l'EPA, *Fuel Economy and GHG Trends Report 1975 to 2014*, tableaux 3.3.1 et 3.3.2

² **Federal Register** / vol. 75, n° 88 / vendredi 10 mai 2010, *Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and Corporate Average Fuel Economy Standards; Final Rule (2012 – 2016 Model Years)*

TABLE I-24—EPA'S ESTIMATED INCREMENTAL INCREASE IN AVERAGE NEW VEHICLE COST RELATIVE TO THE REFERENCE CASE^{a,b}

[2010 dollars per unit]

	2017 MY	2018 MY	2019 MY	2020 MY	2021 MY	2022 MY	2023 MY	2024 MY	2025 MY
Cars	\$206	\$374	\$510	\$634	\$767	\$1,079	\$1,357	\$1,622	\$1,726
Trucks	57	196	304	415	763	1,186	1,562	1,914	2,059
Combined	154	311	438	557	766	1,115	1,425	1,718	1,836

^a The reference case assumes the 2016MY standards continue indefinitely.

^b Projected results from using 2008 based fleet projection analysis.

Le coût des véhicules au gaz naturel, des véhicules hybrides électriques rechargeables, des véhicules électriques à batterie et des véhicules à piles à combustible sera considérablement plus élevé en raison, d'une part, des réservoirs haute pression requis pour le gaz naturel et l'hydrogène et, d'autre part, des batteries dont sont équipés les véhicules électriques rechargeables.

Dans sa décision relative aux véhicules légers des années de fabrication 2017 et suivantes (note 3), la National Highway Traffic and Safety Administration (NHTSA) des États-Unis a présenté les estimations de coûts suivantes pour des voitures de tourisme rechargeables (hybrides électriques/électriques) de taille intermédiaire :

TABLE IV-73—NHTSA ESTIMATED NET (ACCUMULATED) TECHNOLOGY COSTS, MIDSIZE PC

Final technology (as compared to baseline vehicle prior to technology application)		MY Baseline	2012	2017	2021	2025
Plug-in Hybrid—30 mi range	PHEV1	2008	\$17,415-	\$13,060-	\$9,727-	\$7,772-
		2010	\$17,915	\$13,449	\$10,019	\$8,015
Electric Vehicle (Broad Market)—150 mile range.	EV4	2008	\$14,970-	\$10,526-	\$7,682-	\$5,640-
		2010	\$15,145	\$10,648	\$7,771	\$5,705

Ces estimations du coût des technologies pour une voiture intermédiaire type peuvent être converties en coût par tonne de CO₂ réduite. En se basant sur la gamme des coûts estimés par la NHTSA pour le véhicule d'année de fabrication 2012 ainsi que sur la consommation de carburant et la durée utile types d'une voiture intermédiaire, la réduction d'émissions de GES totale serait légèrement inférieure à 4 tonnes par année, soit environ 60 tonnes pour la durée utile moyenne du véhicule. Par conséquent, le coût de réduction des émissions découlant d'un virage aux véhicules électriques rechargeables se situe entre 243 \$ et 291 \$ la tonne. Ce coût de réduction des GES est d'une ampleur bien supérieure au coût type de 15 \$ à 30 \$ la tonne pour les autres secteurs⁴.

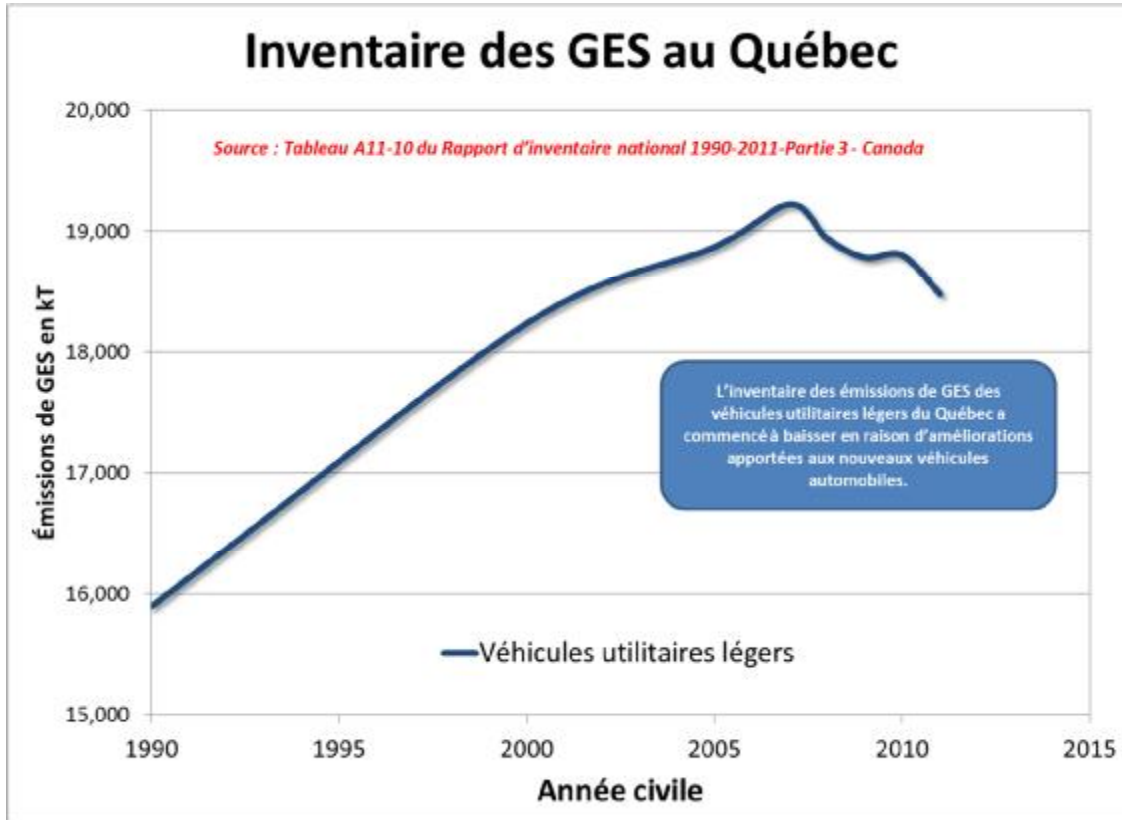
La réglementation sur les émissions de GES des nouveaux véhicules aura aussi pour effet d'accroître le recours aux énergies renouvelables et donc aux véhicules électriques, véhicules électriques à piles à combustible, véhicules hybrides électriques rechargeables, véhicules au gaz naturel comprimé et véhicules à hydrogène. L'arrivée sur le marché de véhicules de ces nouvelles technologies va bon train et devrait s'accélérer durant l'application de la réglementation. Des politiques qui informent les consommateurs, stimulent l'accroissement de la demande et soutiennent l'usage des véhicules de ces technologies avancées seront essentielles pour accroître l'adoption de véhicules alimentés à des sources d'énergie renouvelable.

³ **Federal Register** / vol. 77, n° 199 / lundi 15 octobre 2012 *2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and Corporate Average Fuel Economy Standards; Final Rule*

⁴ Référence : Synapse Energy Economics Inc., *2012 Carbon Dioxide Price Forecast for 2020*

Au Québec, l'inventaire des gaz à effet de serre des voitures de tourisme et des camions légers (les véhicules légers) a diminué depuis 2007 (consultez la figure 2). Des réductions encore plus importantes sont prévues à mesure que les consommateurs acquerront des véhicules de nouvelles technologies et mettront au rancart leurs véhicules plus anciens et plus polluants.

Figure 2



L'arrivée d'une vaste gamme de technologies automobiles conformes aux normes plus strictes sur les GES représente une approche plus globale à la réduction des émissions de GES et une incitation à innover et à développer de nouvelles approches. Combinées ensemble, cette approche et cette incitation aideront à réaliser les objectifs environnementaux du gouvernement du Québec.

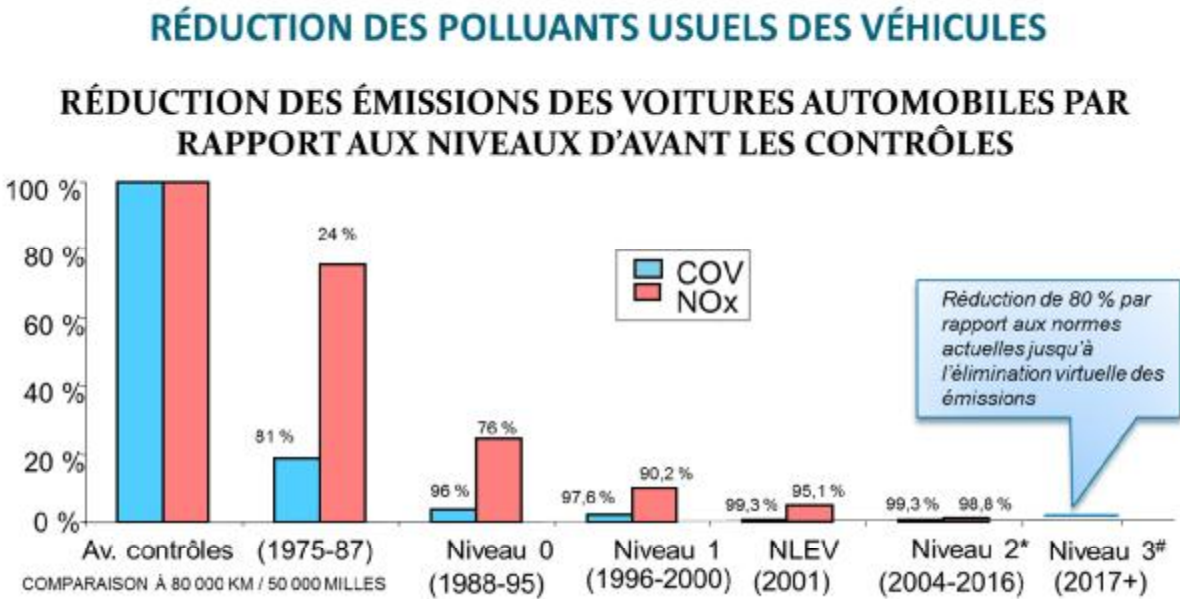
Par ailleurs, pour ce qui est du parc de véhicules lourds, le gouvernement fédéral a mis en application une réglementation visant les émissions de GES des véhicules lourds et de leurs moteurs pour les années de fabrication 2014 à 2018. Entrée en vigueur en février 2013, cette réglementation devrait mener à une réduction des émissions de GES moyennes des véhicules lourds d'année de fabrication 2018 pouvant atteindre 23 %⁵. En septembre 2014, dans la foulée de récents développements en matière de réglementation aux États-Unis, le gouvernement fédéral a dévoilé son intention de resserrer davantage les exigences sur les émissions de GES des véhicules lourds et de leurs moteurs pour les années de fabrication 2019 et suivantes.

⁵ Environnement Canada, Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs, février 2013

Émissions de polluants à l'origine du smog et assainissement de l'air

Depuis le milieu des années 1980, les constructeurs de véhicules se sont conformés à des exigences en matière d'émissions de polluants de plus en plus rigoureuses d'année en année. En 2004, le Canada a adopté les normes nationales sur les émissions de polluants à l'origine du smog les plus rigoureuses au monde, en harmonisation avec les normes de niveau 2 des États-Unis, ce qui a réduit les émissions de 99 %. À compter de 2017, les normes encore plus strictes de niveau 3 seront mises en application, ce qui diminuera le peu d'émissions qui restent de 80 % de plus (consultez la figure 3). Ces normes s'appliquent de façon « neutre » quant à la source d'énergie, ce qui signifie que tout véhicule doit être conforme aux normes sur les émissions de polluants à l'origine du smog, peu importe sa source d'énergie. Par suite des réalisations des années antérieures et des mesures supplémentaires prévues, le secteur des véhicules légers est le seul à réduire ses émissions à l'origine du smog d'année en année. Ces véhicules produisant à peu près zéro polluant à l'origine du smog seront soutenus par l'accès à une essence à teneur en soufre ultra basse (10 ppm de soufre) – et c'est en conjuguant les deux que des réductions aussi impressionnantes deviendront possibles.

Figure 3



Au Canada, les nouveaux véhicules figurent parmi les plus propres au monde – Les émissions de polluants à l'origine du smog ont diminué de 99 %. Les normes de Niveau 3 permettront de les diminuer davantage.

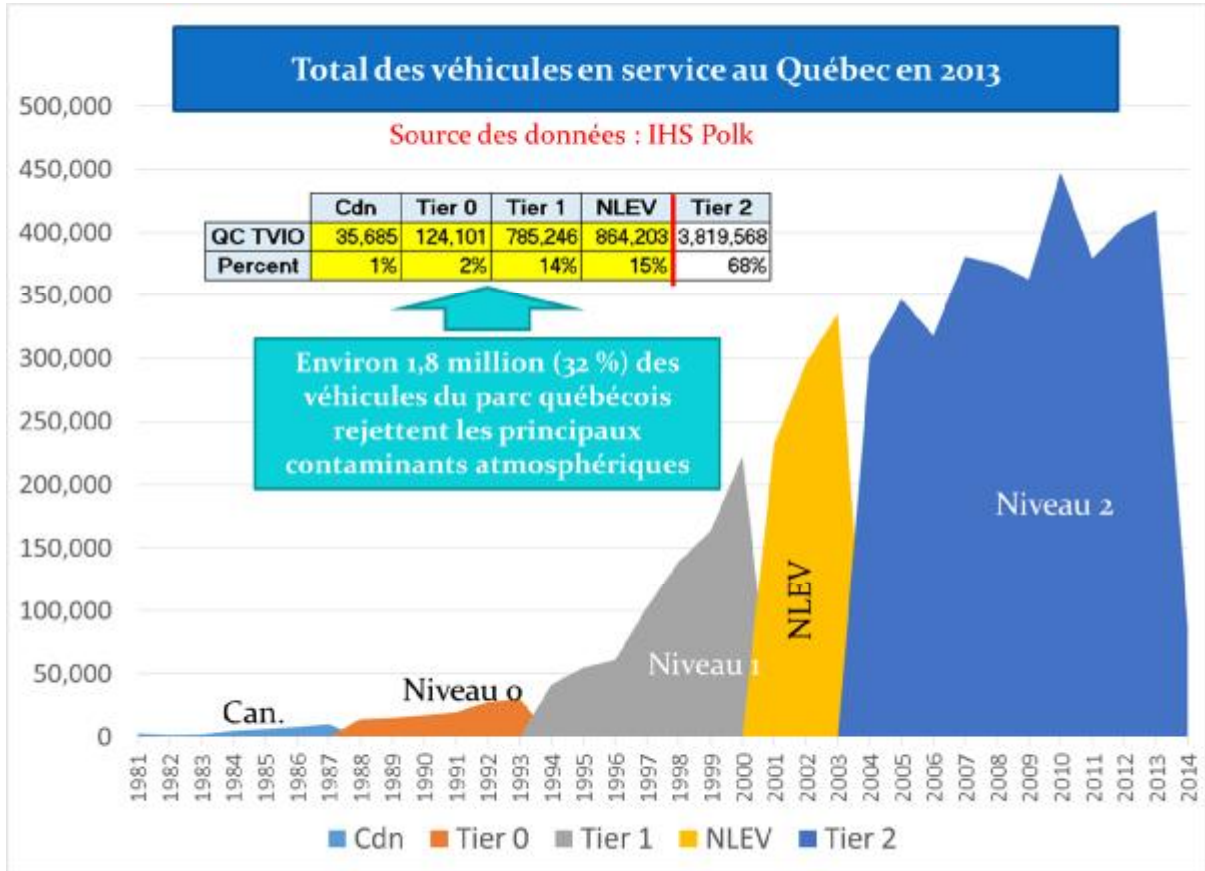
* Inclut toutes les camionnettes jusqu'à 193 000 km (120 000 milles)
Durée de vie réglementaire prolongée à 241 000 km (150 000 milles)

Source : ACCV

Autres possibilités de réduction des émissions

Les véhicules neufs sont à la source de la réduction des inventaires d'émissions de GES et de polluants à l'origine du smog du parc global. Toutefois, ils forment moins de 10 % du nombre total de véhicules en circulation au Canada. Les véhicules plus anciens produisent des émissions de polluants à l'origine du smog considérablement plus élevées et des émissions de GES et plus élevées. Autour du tiers des véhicules du parc québécois ont plus de 10 ans et ne sont pas conformes à la norme de niveau 2 actuelle en matière d'émissions de polluants à l'origine du smog. Par conséquent, le plus sûr moyen pour le gouvernement d'obtenir une réduction immédiate des émissions de polluants à l'origine du smog serait d'adopter des politiques et des programmes accélérant le remplacement de ces véhicules plus polluants (consultez la figure 4 ci-dessous).

Figure 4



Un programme incitatif pour le retrait des véhicules plus anciens aiderait également à réduire les émissions de GES du parc de véhicules en circulation. Des résultats semblables seraient également possibles au chapitre des véhicules lourds, sur le plan des réductions d'émissions de GES et de l'amélioration de l'efficacité énergétique. Le Québec pourrait réaliser à court terme ces importantes améliorations environnementales du bilan du parc de véhicules en circulation, alors que déjà la réglementation fédérale cible d'autres émissions ainsi que les émissions de GES des véhicules neufs jusqu'en 2025.

Les véhicules électriques rechargeables et le Québec

Au Canada, le Québec est le chef de file en matière d'adoption de véhicules rechargeables grâce aux politiques qu'il a adoptées afin d'offrir des incitatifs pour stimuler la demande du marché, mais aussi de soutenir les consommateurs par le biais de programmes pour élargir l'infrastructure de recharge pour les résidences, les lieux de travail et le grand public.

La nouvelle réglementation fédérale sur les émissions de GES des véhicules favorise également le développement et la commercialisation de ces nouvelles technologies. Toutefois, il est essentiel d'allier des mesures de soutien et d'incitation axées sur les consommateurs afin d'accroître l'adoption de ces nouvelles technologies plus coûteuses.

Nous recommandons au gouvernement du Québec de poursuivre ses politiques de mesures incitatives pour les consommateurs, de même que les mesures de soutien à l'amélioration de l'infrastructure de recharge (pour les résidences, les lieux de travail et le grand public), au chapitre

notamment des réseaux de bornes de recharge (de types 2 et 3) dans et entre les grandes villes, afin qu'il devienne plus facile pour les consommateurs d'envisager le choix de tout véhicule rechargeable et de maximiser les déplacements entièrement à l'électricité. Le gouvernement québécois devrait également envisager d'autres mesures pour appuyer directement et indirectement les consommateurs comme les suivantes : réduction des tarifs d'électricité ou gratuité de recharge de nuit pour les véhicules rechargeables, accès aux voies réservées aux véhicules à plusieurs occupants, espaces de stationnement préférentiels et péage routier réduit ou supprimé, droits d'immatriculation réduits ou supprimés pour les véhicules rechargeables, soit autant de mesures pour stimuler encore plus la demande et l'achat de véhicules rechargeables. Ce genre de mesures aide à éliminer les obstacles pour les consommateurs et à rendre le coût total de l'usage d'un véhicule rechargeable moins élevé que celui d'un véhicule à essence comparable (au cours d'une période raisonnable), ce qui est crucial pour susciter une demande intégrée de véhicules rechargeables.

Par ailleurs, bien que ces véhicules aient la possibilité de réduire considérablement les émissions de GES des véhicules, ils présentent encore certains défis technologiques qu'il faut relever. C'est ainsi que les températures froides et les conditions de conduite hivernale ont des effets négatifs sur le caractère utilitaire et fonctionnel des véhicules rechargeables. La poursuite des efforts de recherche et de développement sera donc cruciale pour résoudre certains de ces enjeux et permettre une vaste adoption de ce choix de technologie de transport.

Le programme de plafonnement et d'échange de droits d'émissions du Québec et l'efficacité énergétique

Le Québec s'est doté d'un programme de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de GES comportant des mesures axées sur les carburants dans le domaine des transports. Une fois entièrement mis en œuvre, ce programme permettra de réduire considérablement les émissions de GES du secteur des transports en raison des restrictions établies pour les carburants. Il est important que le gouvernement du Québec considère que la combinaison des mesures de plafonnement et d'échange de droits d'émissions relatives aux carburants et de la réglementation sur les GES des véhicules aura une portée importante sur la réduction des émissions de GES des véhicules légers sur son territoire.

Réponses aux questions particulières contenues dans le document de consultation

1. Quelles sont les tendances fortes dans l'introduction de « carburants » de remplacement de l'essence et du diesel pour le transport routier des personnes et des marchandises? Quels moyens devraient être déployés par le Québec pour appuyer ces tendances?

Les renseignements accessibles indiquent que l'essence et le diesel demeurent le premier choix des consommateurs. Toutefois, les constructeurs de véhicules ont également commercialisé des technologies pour un vaste éventail de sources d'énergie de recharge. La clé du succès de ces solutions de recharge réside cependant dans leur adoption par une masse critique de consommateurs nord-américains, de même que dans l'accessibilité de l'infrastructure appropriée.

D'autres tendances observées sont la réduction des GES produits durant le cycle de vie des carburants et l'intérêt croissant pour la consommation de carburants ou d'énergie renouvelables. Il est important de tenir compte de la qualité de ces sources d'énergie montantes et de leur incidence possible sur le rendement des véhicules en toutes saisons, en particulier de vérifier si elles sont bien adaptées ou non à la conduite hivernale. Leur mise en œuvre au Canada et en Amérique du Nord permettra d'établir une démarche efficace et rentable pour introduire ces technologies et sources d'énergie sur le marché.

Le moyen le plus efficace de provoquer un virage vers une source d'énergie est d'influencer la demande des consommateurs. Pour susciter un changement dans les habitudes d'achat et de conduite des consommateurs, il faut leur offrir des avantages en retour. Comme il a été prouvé en Europe et aux États-Unis, la façon d'accroître la demande de véhicules rechargeables est d'offrir des incitatifs aux consommateurs pour l'achat de ces véhicules. Ces incitatifs peuvent être directs ou indirects, comme les suivants :

- Incitatifs d'achat au moyen de remise ou de crédit d'impôt pour les consommateurs
 - Droits d'immatriculation réduits pour les véhicules rechargeables
 - Sensibilisation des consommateurs à l'égard : 1) du faible coût de recharge des véhicules rechargeables par rapport à des véhicules à essence comparables (jusqu'à 1/8^e du coût de l'essence); et 2) des avantages pour l'environnement
 - Accès des véhicules rechargeables aux voies réservées aux véhicules à plusieurs occupants
 - Espaces de stationnement préférentiels ou frais de stationnement réduits pour les véhicules rechargeables
 - Péage routier ou frais de traversier réduits pour les véhicules rechargeables
 - Électricité gratuite ou à faible coût pour la recharge des véhicules
 - Développement et expansion d'un réseau de bornes de recharge (bornes de recharge rapide de types 2 et 3)
2. Certains hydrocarbures moins polluants, tels que le gaz naturel, devraient-ils être utilisés comme énergie de transition? À quelles fins?

La réglementation canadienne relative aux émissions des véhicules s'applique de façon neutre à tous les carburants, ce qui signifie que tous les véhicules et tous les moteurs doivent respecter des exigences similaires. Avec l'application de la nouvelle réglementation de niveau 3 visant les émissions des modèles de 2017, les nouveaux véhicules ne produiront presque plus d'émissions des principaux contaminants atmosphériques d'ici 2025. Le gaz naturel peut toutefois offrir une solution technologique supplémentaire pour réduire les émissions de CO₂ liées au transport.

3. Les gouvernements devraient-ils légiférer pour rendre obligatoires certaines pratiques comme l'inspection énergétique des véhicules usagés?

Dans le passé, le gouvernement du Québec a envisagé un programme d'inspection des émissions des véhicules, et la Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers d'Environnement Québec a indiqué qu'un tel programme serait bénéfique du point de vue de la consommation de carburant et a souligné qu'il pourrait être jumelé à un programme d'inspection des dispositifs de sécurité. Les consommateurs doivent être sensibilisés à l'importance des mises au point pour réduire de façon optimale les émissions de GES et autres émissions atmosphériques, ainsi qu'à la nécessité d'intervenir rapidement lorsque le système de diagnostic embarqué signale un problème du système de contrôle des émissions.

Autour du tiers des véhicules du parc québécois ont plus de 10 ans et ne sont pas conformes à la norme de niveau 2 actuelle en matière d'émissions de polluants à l'origine du smog. Par conséquent, le plus sûr moyen pour le gouvernement d'obtenir une réduction immédiate des émissions de polluants à l'origine du smog serait d'adopter des politiques et des programmes accélérant le remplacement de ces véhicules plus polluants. Un programme de ce type permettrait aussi de réduire sensiblement les émissions de GES produites par les véhicules routiers. Des résultats semblables seraient également possibles au chapitre des véhicules lourds, sur le plan des réductions d'émissions de GES et de l'amélioration de l'efficacité énergétique.

4. Le Québec devrait-il s'inspirer de l'Angleterre et de certains pays scandinaves et adopter une réglementation permettant l'installation de bornes de recharge en bordure de rue dans les quartiers résidentiels à forte densité, ainsi que dans les immeubles locatifs et les copropriétés?

Afin de stimuler l'intérêt pour les véhicules rechargeables, nous sommes favorables à un meilleur accès aux infrastructures de recharge dans les zones résidentielles où il faut se garer en bordure de rue, ainsi qu'à une révision du code du bâtiment exigeant l'installation de bornes de recharge dans les nouveaux immeubles en copropriété.

5. Quelles mesures seraient susceptibles d'avoir le plus d'influence sur les comportements des automobilistes et des entreprises et de favoriser l'utilisation efficace et économe d'énergie dans les transports?

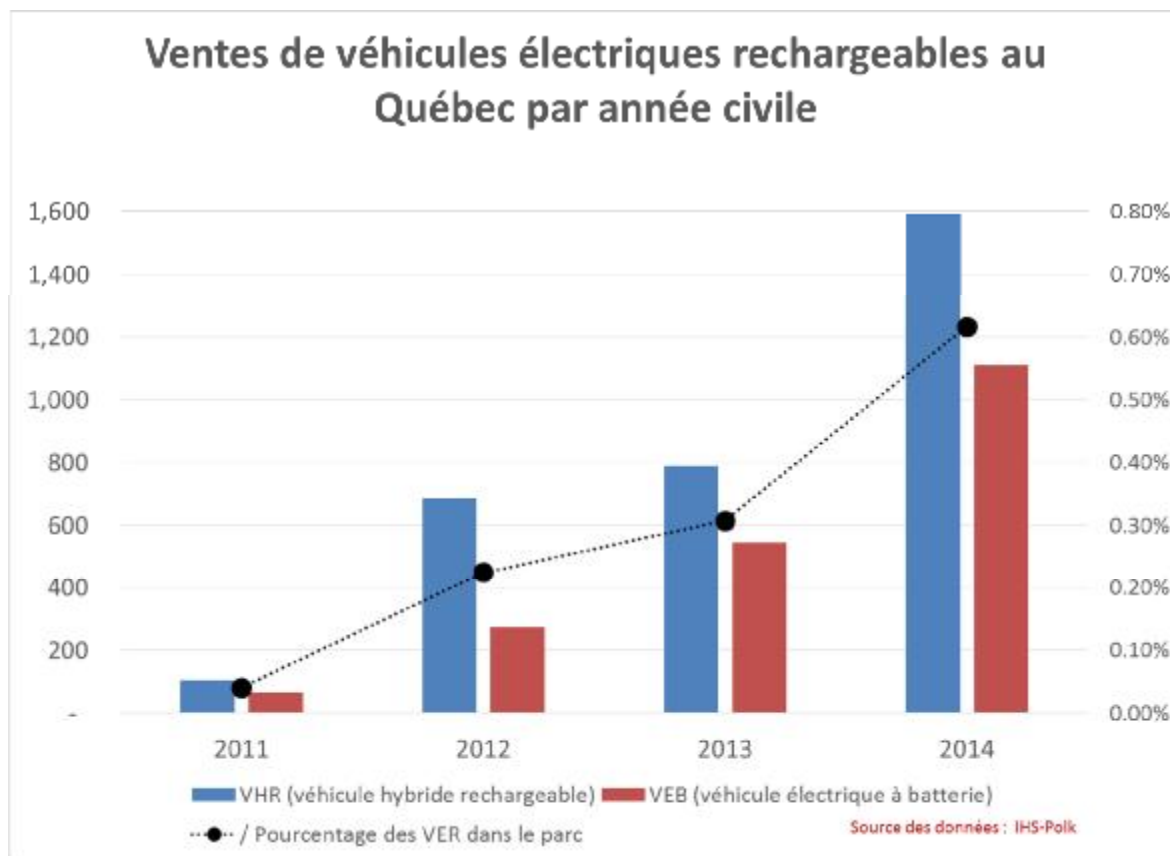
En étant sensibilisés aux effets de leur choix de mode de transport sur le plan de la consommation d'énergie et de l'efficacité énergétique, les consommateurs sauront mieux choisir le moyen le plus efficace pour répondre à leurs besoins. La décision d'achat et le comportement des consommateurs se fondent également sur les prix de l'énergie, la disponibilité des sources d'énergie et l'accessibilité des infrastructures de ravitaillement en carburant. Dans de nombreux pays, il a été prouvé que la réunion de mesures incitatives, de l'accès à des bornes de recharge, du faible coût de l'énergie (électricité par rapport au carburant) et d'autres considérations non monétaires sont les meilleurs moyens d'inciter les consommateurs à adopter les véhicules de nouvelles technologies. Comme le coût d'un véhicule de technologie avancée est plus élevé que celui d'un véhicule à essence conventionnel, le consommateur voudra savoir si les économies d'énergie ou autres seront suffisantes pour récupérer l'écart de prix à l'achat sur une période de temps raisonnable.

Sur les modèles de 2016 et par la suite, l'industrie automobile apposera de nouveaux labels uniformisés de consommation de carburant qui donnent au consommateur des informations plus détaillées sur les technologies liées aux véhicules et aux carburants, y compris les cotes environnementales relatives aux émissions de GES et de polluants à l'origine du smog. Cela devrait permettre au consommateur de faire un choix plus éclairé du véhicule qui répond le mieux à ses besoins en transport.

6. Comment faire pour que l'offre de véhicules électriques par les manufacturiers automobiles réponde à la demande québécoise?

La croissance soutenue des ventes de véhicules rechargeables et leur accessibilité accrue au Québec démontrent que les constructeurs de véhicules ont bien répondu à la demande du marché. La forte concurrence qui existe entre les constructeurs continuera de garantir une offre correspondant à la demande pour de tels véhicules.

Figure 5



Les données relatives aux ventes de véhicules rechargeables indiquent nullement que la disponibilité de ces véhicules constitue le principal frein à leur adoption par les consommateurs. Certains ont proposé que le Québec impose un quota des ventes de véhicules à émission zéro (VÉZ) comme l'ont fait certains États américains. Ils ont toutefois négligé de souligner les succès remportés dans de nombreux États qui n'ont pas imposé de tel quota.

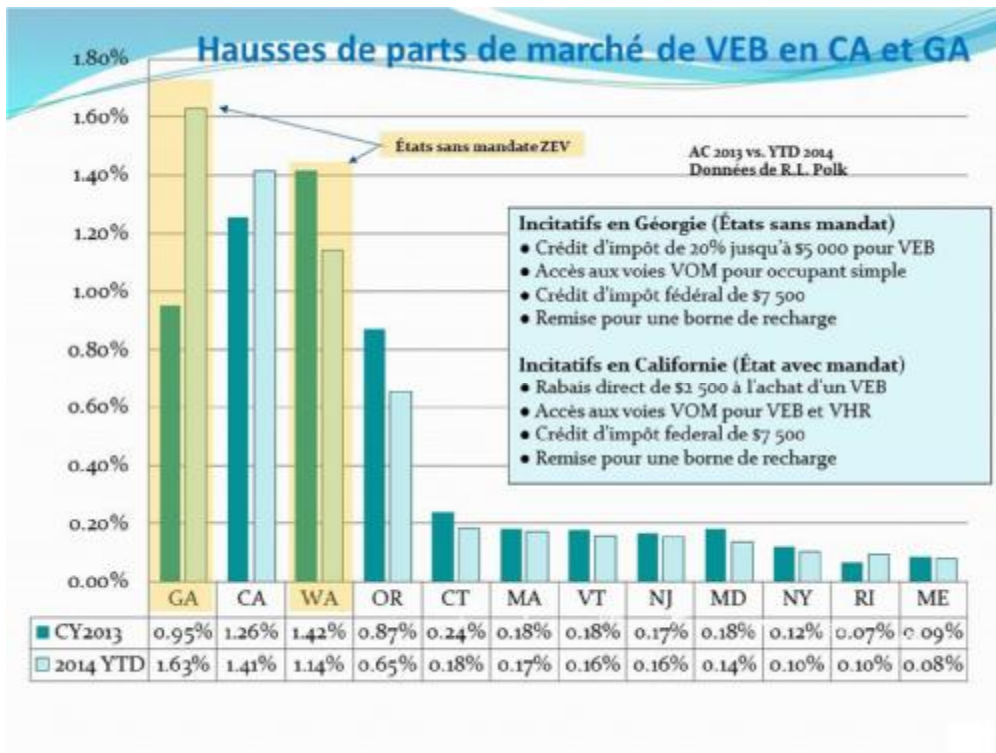
Si certains États ont imposé des quotas de vente lourds et coûteux pour les concessionnaires, d'autres États et pays ont obtenu de meilleurs résultats au chapitre des ventes de véhicules rechargeables sans aucun quota, mais plutôt par la mise en œuvre d'un grand nombre des mesures de soutien aux consommateurs que le Québec a déjà mis de l'avant. Par exemple, la Norvège a choisi de stimuler la demande du marché pour les véhicules rechargeables au moyen d'importantes mesures incitatives monétaires et non monétaires. Ce pays figure maintenant parmi les premiers au monde au chapitre des ventes de véhicules rechargeables – et ce sans quota des ventes de véhicules à émission zéro. De telles mesures permettent efficacement, et sur une période de temps raisonnable, de réduire le coût total d'un véhicule rechargeable au niveau de celui d'un véhicule à essence.

Approche norvégienne

<u>Incentifs financiers</u>	<u>Incentifs non financiers</u>
<ul style="list-style-type: none"> – Nouveau véhicule : <ul style="list-style-type: none"> - Taxe de vente réduite ou inexistante sur les véhicules rechargeables • Coût de l'énergie et taxes : <ul style="list-style-type: none"> - Bornes de recharge gratuites ou à faible coût, et prix élevés de l'essence et du diesel • Droits d'immatriculation : <ul style="list-style-type: none"> - Frais réduits pour les véhicules rechargeables • Une étude du Fonds mondial pour la nature révèle que les mesures incitatives proposées aux acheteurs de véhicules rechargeables représentent entre 3 000 et 8 000 \$US par année. 	<ul style="list-style-type: none"> – Aucun péage, redevance d'encombrement ou frais de traversier pour les véhicules rechargeables – Stationnement gratuit pour les véhicules rechargeables – Accès des véhicules rechargeables aux voies réservées aux véhicules à plusieurs occupants – Réseau étendu de bornes de recharge (données de 2012) : <ul style="list-style-type: none"> - 3 700 bornes de recharge normale - 58 bornes de recharge rapide à 53 endroits

L'État de la Georgie, qui n'impose aucun quota de ventes de véhicules à émission zéro, a adopté une approche similaire à celle de la Norvège et enregistré la plus forte proportion de ventes de véhicules rechargeables aux États-Unis, devant la Californie. L'État de Washington a connu une réussite semblable sans quota de ventes de véhicules à émission zéro. Consultez la figure 6 ci-dessous.

Figure 6



En résumé, les politiques qui imposent une offre de véhicules supérieure à la demande n'ont pas pour effet de stimuler la demande des consommateurs, et elles ont des conséquences économiques néfastes pour les constructeurs et les concessionnaires. C'est pourquoi nous ne croyons pas qu'un quota de ventes de véhicules à émission zéro constituerait un moyen efficace de stimuler la demande ou les ventes de véhicules rechargeables au Québec. La Norvège et les États de la Georgie et de Washington ont obtenu de très bons résultats en matière d'adoption des véhicules rechargeables en stimulant la demande au moyen de politiques visant à ramener le coût global d'un tel véhicule au niveau de celui d'un véhicule à essence comparable.

7. Comment le Québec pourrait-il contribuer à la recherche, au développement et à la démonstration des véhicules autonomes?

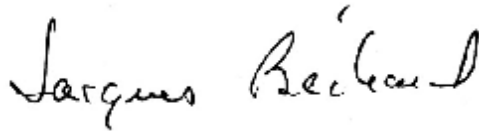
L'industrie automobile soutient entièrement les projets de recherche et développement portant sur les véhicules autonomes. De nombreux éléments du développement des véhicules autonomes visent particulièrement la communication entre les véhicules et la communication entre les véhicules et les infrastructures. Des paramètres, y compris le cadre d'immatriculation, sont en élaboration en vue de l'essai sur la route des véhicules autonomes. Nous suggérons au gouvernement du Québec de collaborer avec d'autres instances – par exemple, l'Ontario et l'État du Michigan – dans ce processus, en particulier pour ce qui est des essais routiers de ces véhicules.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de présenter nos points de vue dans le cadre de la mise à jour de la politique énergétique du Québec, et espérons pouvoir continuer de participer à ce processus.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre considération respectueuse.



Mark A. Nantais, président
Association canadienne des constructeurs de
véhicules
(416) 364-9333
Email : mnantais@cvma.ca



Jacques Béchard, président
La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec
(418) 523-2991
Email : j.bechard@ccaq.com